

คู่มือ

**การสร้างความปลอดภัยทางถนน
สำหรับนิคมอุตสาหกรรม
และสถานประกอบการ**
(สำหรับสถานประกอบการที่กำลังเริ่มต้น)



คู่มือการสร้างความปลอดภัยทางถนน สำหรับนิคมอุตสาหกรรม และสถานประกอบการ (สำหรับสถานประกอบการที่กำลังเริ่มต้น)



บทนำ

คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าหนึ่งหมื่นหนึ่งพันราย ต่อปี โดยกลุ่มเสี่ยงหลัก คือ กลุ่มวัยรุ่น วัยแรงงาน ที่ใช้รถจักรยานยนต์ และบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ข้อมูลสำนึกนโยบาย และยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข ชี้ว่าค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุทางถนน ของกองทุนต่างๆ มีแนวโน้มลดลงเว้นกองทุนประกันสังคมที่มีแนวโน้ม เพิ่มขึ้นร้อยละ 11

จากปี 2548 จำนวน

683.2

ล้านบาท

เป็น >

757.9

ล้านบาท
ในปี 2551



โดยเฉพาะ
ค่าใช้จ่ายในกลุ่ม
รถจักรยานยนต์

เพิ่มสูงขึ้นถึง

757.9

ล้านบาท

ส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์และเศรษฐกิจของประเทศ

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมกับภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ธุรกิจ ท้องถิ่น ดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางถนน ภายใต้กลไก ศปถ.จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น โดยมีภาคีภาคเอกชน ร่วมผลักดันเชิงรุกผ่าน “มาตรการองค์กร” เกิดเป็นนวัตกรรมความร่วมมือ ระหว่างภาครัฐและเอกชน ในการสร้างความปลอดภัยควบคู่กับการสร้างวินัยให้แก่ลูกจ้างพนักงาน ซึ่งดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2558 ถึงปัจจุบัน และพบว่า ตัวเร่งปฏิกิริยาสำคัญ คือ การมีนโยบายส่งเสริมจากผู้บริหารระดับสูง ทั้งในระดับพื้นที่และในหน่วยงานองค์กร

ดังนั้น หากสถานประกอบการมีการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร อย่างเข้มข้นและจริงจังจะทำให้เกิดการขยายตัวในการสร้างความปลอดภัยควบคู่กับการสร้างวินัยให้แก่ลูกจ้างพนักงานในวงกว้างมากขึ้น และจะช่วยลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บหรืออัตราการเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นตามมาด้วย

การใช้ประโยชน์จากคู่มือ

คู่มือการสร้างความปลอดภัยทางถนน สำหรับนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ (สำหรับสถานประกอบการที่กำลังเริ่มต้น) เหมาะสำหรับองค์กรที่มีความสนใจแต่เพิ่งเริ่มต้นดำเนินงาน โดยอาศัยความร่วมมือเข้ากับโครงการมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการโดย สอจร. ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สสส. ซึ่งมีระยะเวลาและขอบเขตการดำเนินงานที่ชัดเจน



ความสำคัญของนิคมอุตสาหกรรมและ สถานประกอบการต่อการสร้างความปลอดภัย บนท้องถนน

ปัจจุบันประเทศไทยกำลังประสบปัญหาการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของ อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในทุกช่วงอายุ โดยเฉพาะในกลุ่มประชากรวัยแรงงาน ซึ่งการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ส่วนใหญ่มาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางตรงและทางอ้อมสูงมากโดยเฉพาะผู้รอดชีวิตแต่กลายเป็นผู้พิการ

มาตรการที่จะช่วยลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและลด ความรุนแรงของอาการบาดเจ็บได้ก็คือ การส่งเสริมให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย โดยในประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าการสวมหมวกนิรภัย นั้น มีส่วนลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลลงได้มากกว่า 6,000 ดอลลาร์ ต่อคน¹

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยมา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535² เพราะทราบดีว่า เป็นมาตรการสำคัญที่จะนำไปสู่การ เพิ่มปริมาณการสวมหมวกนิรภัย แต่จากข้อเท็จจริงการบังคับใช้กฎหมาย มีอุปสรรคและช่องว่างมากมายทำให้การบังคับใช้ไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร

ดังนั้น จากการประเมินสถานการณ์ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ นิคม อุตสาหกรรม สถานประกอบการ องค์กรหรือบริษัทต่างๆ จะเข้ามาเป็นส่วน ขยายสำคัญให้กับทุกภาคส่วนเพื่อลดความสูญเสีย อาทิ เข้ามามีส่วนช่วย ส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ รมรณรงค์ กระตุ้น กำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยง สำคัญด้วยมาตรการองค์กร ให้พนักงานเห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับ ร่วม ตระหนักถึงคุณค่าในความปลอดภัยนี้ นำไปสู่การลดความสูญเสียทางตรง และทางอ้อมต่อพนักงาน ครอบครัว องค์กร และประเทศไทย

1 หมวกนิรภัย กู้มีความปลอดภัยบนท้องถนน สำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

2 กฎหมายข้อบังคับการสวมหมวกนิรภัย ตามประกาศของกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 พ.ศ. 2535 ว่าด้วย พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 ระบุว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยผลบังคับใช้ทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 เป็นต้นมา

ขอบเขตการดำเนินงานมาตรการองค์กร ของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ ที่เพิ่งเริ่มต้น

สำหรับองค์กรที่มีความสนใจแต่เพิ่งเริ่มต้นดำเนินงานจุดมุ่งเน้นที่เป็นเป้าหมายหลักและสำคัญมากต่อการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรคือการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะการบาดเจ็บที่ศีรษะ ซึ่งมีเป้าหมายดังนี้

01 | **เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย**สำหรับการใช้รถจักรยานยนต์ - บุคลากรในสถานประกอบการมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย

02 | **ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต**จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคลากรในสถานประกอบการ

อย่างไรก็ดี การดำเนินงานในสถานประกอบการที่กำลังเริ่มต้นนี้จะให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนมาตรการและกิจกรรมภายในขอบเขตของสถานประกอบการเป็นสำคัญ แต่ก็ไม่ได้จำกัดขอบเขตการดำเนินงานสำหรับสถานประกอบการที่มีความพร้อมที่จะขยายงานไปยังครอบครัวลูกจ้าง พนักงาน ชุมชน ตลอดจนหน่วยงานภายนอก (หากสนใจเพิ่มเติมดูรายละเอียดในคู่มือเล่มที่ 2 และ 3)

แนวทางการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมมาตรการ องค์กรที่เน้นการสวมหมวกนิรภัย 100%

การดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ ร่วมกับโครงการมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการโดย สอจร. ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สสส. งานจะแบ่งออกเป็น 2 จังหวัด คือ

จังหวะที่ 01

กิจกรรมหลักของหน่วยงานสนับสนุน (สอจร. , สส.) ซึ่งจะมุ่งเน้นไปที่การสร้างความเข้าใจเชิงนโยบาย การเข้าพบและสร้างความเข้าใจกับผู้บริหารองค์กร ในฐานะผู้เชื่อมประสาน การสนับสนุนเครื่องมือสำรวจ และจัดเก็บข้อมูล การติดตามเสริมพลัง และการผลักดัน ผลลัพธ์ไปสู่การสื่อสารสาธารณะ รวมทั้งให้รางวัลและ นำรูปธรรมไปสู่การเชื่อมกลไกความปลอดภัยทางถนน ในระดับอำเภอหรือจังหวัด

จังหวะที่ 02

ขั้นตอนการดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรม และสถานประกอบการ เป็นกิจกรรมที่ทางองค์กรจะต้องปฏิบัติการ ตั้งแต่การเตรียมทีมคณะทำงานไปสู่การกำหนดมาตรการ หรือแนวทางปฏิบัติการ จนเกิดรูปธรรมตามผลลัพธ์ที่กำหนดไว้

จังหวะที่ 1 กิจกรรมหลักของหน่วยงานสนับสนุน (สอจร. , สส.)

การดำเนินงานจังหวะที่ 1 กิจกรรมหลักของหน่วยงานสนับสนุน (สอจร. , สส.) ผู้ที่ดำเนินงานหลักจะประกอบด้วย ทีม สอจร.ส่วนกลาง และทีม สอจร.ภาค ที่บูรณาการการทำงานกับพี่เลี้ยง สอจร.ระดับจังหวัด โดยกิจกรรมที่ดำเนินงานจะประกอบด้วย

- 01 | การจัดเวทีสร้างความเข้าใจ โดย สอจร.ส่วนกลาง ในการนำเสนอแนวทางการดำเนินงานโครงการภาพรวม ไปสู่การทำงานในระดับภาค – ระดับจังหวัด
- 02 | ทีม สอจร.ภาค และพี่เลี้ยง สอจร.ระดับจังหวัด ทบทวน ต้นทุนเดิมในการทำงานและจัดทำข้อมูลส่วนกลางเพื่อใช้ วางแผนและกำกับติดตามการดำเนินงานตลอดโครงการ

- 03 | การค้นหาสถานประกอบการและนิคมอุตสาหกรรมที่สนใจเข้าร่วมโครงการ
 - ▶ การใช้ต้นทุนเครือข่ายเดิมที่ดำเนินงานในจังหวัด
 - ▶ การประสานงานร่วมกับสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด – ภาศึหน่วยงาน
- 04 | การเข้าพบผู้บริหารของสถานประกอบการเพื่อชี้แจงเป้าหมายและผลลัพธ์ที่จะได้จากการร่วมดำเนินงานมาตรการองค์กร
- 05 | การประชาสัมพันธ์เผยแพร่สู่สาธารณะเพื่อรับสมัครสถานประกอบการที่สนใจ
- 06 | สัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้และเพื่อทำความเข้าใจในคู่มือแนวทางปฏิบัติและกระบวนการ
- 07 | เวที Kick off และปฐมนิเทศเพื่อมอบนโยบายในการดำเนินงานของจังหวัด
- 08 | การสร้างกระแสเพื่อก่อให้เกิดการตื่นตัวต่อการดำเนินงานมาตรการองค์กร
- 09 | การสนับสนุนให้นิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการจัดทำข้อมูลพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ก่อน-หลัง ดำเนินงาน (มีแบบฟอร์มให้กับสถานประกอบการตั้งแต่เริ่มต้น) เพื่อให้ได้ดัชนีที่จะใช้เปรียบเทียบความเปลี่ยนแปลง (Baseline Indicators) ที่สามารถนำไปใช้ในการติดตามและประเมินผลของการดำเนินงานในอนาคต
- 10 | สนับสนุนการดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ
 - ▶ การลงพื้นที่ติดตามนิเทศและการเสริมพลังสถานประกอบการในการทำงาน

- การพัฒนาศักยภาพและเพิ่มความสามารถผู้บริหาร หัวหน้างาน จป.วิชาชีพ ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านกิจกรรมที่ดำเนินงานของทีม สจร.ภาค , สจร.ส่วนกลาง

11 | การนำข้อมูลมาสู่การวิเคราะห์และประเมินผล

12 | ผลักดันผลลัพธ์และรูปธรรมการดำเนินงานสู่สาธารณะและมอบรางวัลให้กับนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการที่ดำเนินงานเข้มข้น (ประสานการทำงานร่วมกับ สจร. ส่วนกลาง)

จังหวะที่ 2 ขั้นตอนการดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ

ขั้นตอนที่ 01 การสร้างความเข้าใจกับผู้บริหารองค์กรเพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญของการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร และกำหนดเป็นนโยบายในการดำเนินงาน

ขั้นตอนที่ 02 การวางแผนและเตรียมทีมงานให้พร้อมทั้งในระดับของนิคมอุตสาหกรรม และสถานประกอบการ รวมถึงทีม สจร. ที่จะเข้าไปหนุนเสริมการทำงาน (การจัดทำแผนบูรณาการที่เชื่อมโยงกับนโยบาย)





►► การจัดตั้งคณะทำงาน
เพื่อทำหน้าที่กำหนดกรอบและ
พัฒนานโยบายที่เหมาะสม
การกำหนดบทบาทให้สมาชิกในทีม
โดยพิจารณาจากบุคลิกและ
ความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล
เพื่อให้การดำเนินงาน
เป็นไปด้วยความราบรื่น



►► กำหนดเป้าหมายที่มีความชัดเจน
และเป็นเป้าหมายที่จะนำไปสู่
การกำหนดแนวทางการปฏิบัติการ
ได้จริง เช่น ลูกจ้างและพนักงาน
ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย 100%
อย่างจริงจัง ภายใน 1 ปี หรือ อัตรา
การบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดจาก
ศีรษะได้รับการกระทบกระเทือนจาก
อุบัติเหตุทางถนนลดลง 80%

►► การกำหนดวัตถุประสงค์
ซึ่งควรมีความเฉพาะเจาะจง
นำไปสู่การปฏิบัติได้จริง ประเมินได้
และต้องอยู่บนพื้นฐานของความจริง
ในการดำเนินงาน



►► การกำหนดตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน
ในการทำงานโดยต้องมีตัวชี้วัดว
มาตรการที่กำหนดนั้น ประสบควา
สำเร็จหรือไม่ ซึ่งการกำหนดตัวชี้วัด
ควรสอดคล้องกับเป้าหมาย และ
มาตรการที่กำหนดโดยต้องมีเป้าหมาย
ที่ชัดเจนและ ควรเป็นเป้าหมายที่ตรง
กับความเป็ความจริง เช่น

- การวัดขอบเขตการรับรู้
เกี่ยวกับการส่งเสริมการสวม
หมวกนิรภัย
- การวัดสถิติของการสวมหมวก
นิรภัยเปรียบเทียบกับ ก่อน - หลัง
- การวัดจำนวนผู้บาดเจ็บและ
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถ
จักรยานยนต์ในรอบปี
หลังจากบังคับใช้มาตรการ



ตัวอย่างตัวชี้วัด

วัตถุประสงค์	ตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน	ค่าเริ่มต้น	ค่าเป้าหมาย
เพื่อเพิ่มการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการองค์กร - การสวมหมวกนิรภัย	① ความถี่ในการดำเนินงาน ② ความรู้และทัศนคติที่เกิดขึ้นต่อพนักงาน	① ไม่เคยดำเนินงาน ② ไม่ให้ความสำคัญ	① เดือนละ 1 ครั้ง ② ตระหนักและมีความรู้เพิ่มขึ้น
เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 100%	อัตราการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์	<10%	100%
เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของผู้ใช้ (ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย) รถจักรยานยนต์ในสถานประกอบการ	① จำนวนผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษา ② จำนวนผู้เสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์	สถิติก่อนดำเนินการ	สถิติในรอบปีที่ผ่านมา



ขั้นตอนที่ (0)3

**การทบทวนข้อมูลและการ
ระดมสมองในการแก้ไขปัญา
(สำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัย)**



สำรวจ ประเมิน วิเคราะห์
สถานการณ์การสวมหมวก
นิรภัยในองค์กร เพื่อให้เข้าใจ
ถึงขอบเขตของปัญหาที่มีอยู่
(ดูตัวอย่างแบบฟอร์มด้านล่าง
กิจกรรม)

- ▶ การใช้แบบฟอร์มสำรวจ
อัตราการสวมหมวก
นิรภัย ต้องกำหนดจุดจัด
เก็บและช่วงเวลาในการ
จัดเก็บ ทั้งก่อนและหลัง
(จุดเดิมและเวลาเดิม)



การจัดวงประชุมกลุ่มย่อยใน
การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อ
สถานการณ์ความปลอดภัยทาง
ถนนร่วมกันระหว่างหัวหน้างาน
และพนักงาน



การวิเคราะห์ข้อมูลและนำข้อมูล
มาใช้ประกอบในการกำหนด
มาตรการในการแก้ไขปัญา

- ▶ การเลือกใช้ข้อมูลเพื่อ
สร้างการรับรู้และ
ความตระหนักรู้

▶ การเลือกใช้ข้อมูลเพื่อ
มาออกแบบในการกำหนด
มาตรการแก้ไขปัญา

ขั้นตอนที่ 04

**การอบรมเพื่อส่งเสริมความรู้ด้านคว
ปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการส
วมหมวกนิรภัยให้แก่พนักงาน**

ขั้นตอนที่ 05

**การกำหนดมาตรการองค์กรในการ
สวมหมวกนิรภัย 100% และการทำ
มาตรการเฝ้าระวัง พร้อมทั้งการสื่อสาร
ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจ
ต่อแนวทางการปฏิบัติ**



กำหนดแรงจูงใจเชิงบวก การ
รางวัลการชื่นชมหรือการกำหนด
แนวปฏิบัติด้านความปลอดภัย
ส่งผลต่อการพิจารณาเงินเดือน
ค่าตอบแทนและสวัสดิการต่าง

กำหนดมาตรการที่มีบทลงโทษ
ที่ชัดเจน เช่น

► กำหนดบทลงโทษ
ภาคทัณฑ์สำหรับพนักงาน
ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือ
ให้มีผลต่อการขึ้นเงิน
เดือน ค่าตอบแทนและ
สวัสดิการต่างๆ

► การส่งตัวพนักงานที่
ถูกจับกุมจากการไม่สวม
หมวกนิรภัยเข้ารับการ
อบรมจากหน่วยงานที่
เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ
สำนักงานขนส่งจังหวัด
เพื่อให้ตระหนักถึงความ
สำคัญของการสวมหมวก
นิรภัย เป็นต้น



ขั้นตอนที่ 06

การส่งมอบแนวคิดขององค์กร
สู่พนักงาน ซึ่งสามารถดำเนินการได้
หลายรูปแบบ เช่น



ควรมีการจัดสัมมนาหรือ
ประชุมที่ชี้แจงพนักงาน
ทางองค์กรตระหนักถึงปัญ
การไม่สวมหมวกนิรภัยขอ
พนักงานและเน้นย้ำถึงคว
ห่วงใยที่ทางองค์กรมีต่อ
พนักงานและครอบครัวเพื่อ
พนักงานเปิดรับข้อบังคับหร
มาตรการลงโทษที่กำลัง
มีขึ้นในอนาคตและเพื่อเป็นก
สนับสนุนให้ฝ่ายปฏิบัติ
ทำหน้าที่ได้สะดวกขึ้น



จัดให้มีการอบรม เพื่อกระ
ให้พนักงานเห็นความสำคัญ
ของนโยบายดังกล่าว

ขั้นตอนที่ 07

เริ่มปฏิบัติการตามมาตรการองค์กร
กำหนดและเฝ้าระวัง องค์กรควรดำเนินการให้มาตรการบทลงโทษเป็นภาพ
ในสายตาพนักงาน ยกตัวอย่างเช่น



การให้มีเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยโดยเฉพาะหรือตำแหน่ง “ผู้ตรวจจับ” คอยดูแลตักเตือนให้พนักงานสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องและเพื่อช่วยลดแรงต้านที่พนักงานอาจมีต่อเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.)



มีการบันทึกภาพและข้อมูลผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือกระทำความผิดกฎจราจรในองค์กรส่งให้คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุเป็นประจำทุกสัปดาห์ แล้วนำส่งหัวหน้าแผนกหรือฝ่ายต่างๆ ที่เป็นต้นสังกัดของพนักงาน เพื่อดำเนินการตักเตือนหรือลงโทษตามมาตรการที่องค์กรกำหนดไว้



ขั้นตอนที่ 8

การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม พร้อมจัดกิจกรรมเสริมเพื่อกระตุ้นให้เกิดการดำเนินงานตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง เช่น

การจัดประกวดบุคคลต้นแบบภายในองค์กร

การปรับสภาพแวดล้อมที่มีความปลอดภัยในการขับขี่

การเพิ่มทางเลือกในการเดินทางไปยังสถานประกอบการ

การเสริมความรู้และเทคนิคเครื่องมือจากหน่วยงานภายนอกให้กับพนักงาน

การส่งเสริมให้ตรวจสอบสภาพจักรยานยนต์ของพนักงานแต่ละ 1 ครั้ง หากพบความผิดปกติให้ดำเนินการซ่อมบำรุงทันที

จัดกิจกรรมส่งเสริมทักษะการขับขี่ปลอดภัย กิจกรรม

วันรณรงค์ภายในและภายนอกองค์กร กิจกรรมที่ส่งเสริมให้ทุกคนมองเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุร่วมกัน

การอบรมบุคลากรจากแผนกฝ่ายต่างๆ ในองค์กรเพื่อเป็นแกนนำช่วยเฝ้าระวังการป้องกันอุบัติเหตุ

อื่น ๆ

ขั้นตอนที่ 09

การประสานขอความร่วมมือจากภาคีภายนอก เช่น ขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจสกัดบริเวณหน้าองค์กรหรือในบริเวณใกล้เคียงเมื่อพนักงานกระทำผิดกฎจราจร และส่งรายชื่อให้คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุขององค์กรทราบหรือขอความร่วมมือให้พนักงานนำภาพถ่ายครอบครัวติดตัวไว้ขณะขับขี่เพื่อเตือนสติไม่ให้ประมาท เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 10

การประชุมติดตามผลเพื่อใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการนำมาสู่การแก้ไขปัญหาดูแลความปลอดภัย โดยการสำรวจตัวแปรที่เกี่ยวข้อง เช่น ยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ยอดขายหมวกนิรภัยรอบๆ องค์กร แล้วนำมาเปรียบเทียบกับปริมาณที่สำรวจไว้ในตอนแรก เพื่อประเมินผลว่ามาตรการขององค์กรมีประสิทธิภาพหรือไม่ และวิเคราะห์จุดที่ต้องพัฒนา

ขั้นตอนที่ 11

การถอดบทเรียนและจัดกิจกรรมให้ความรู้ พร้อมทั้งการสื่อสารสาธารณะ ซึ่งในขั้นตอนนี้ มักดำเนินการร่วมด้วยเครือข่าย สจร. รวมถึงกลไกภายนอกอื่นๆ เข้ามาร่วมดำเนินการ



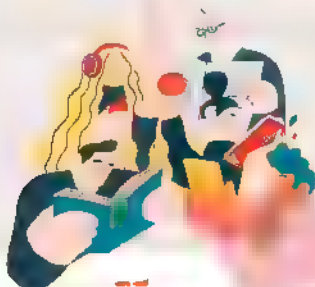
2 จังหวะขับเคลื่อน การดำเนินงาน

มีระบบกำกับติดตามนำเสนอผลกระทบ
สอดคล้องหาวิธีการแก้ปัญหาตามกระบวนการ P-D-C-A

จังหวะที่ 1

กิจกรรมหลักของ "หน่วยสนับสนุน"

- 1 เวที Kick Off / ปฐมนิเทศมอบนโยบาย
- 2 สร้างกระแส
- 3 พัฒนาระบบข้อมูล สู่การวิเคราะห์
และประเมินผล
- 4 พัฒนาศักยภาพเพื่อบูชาความสามารถ
ผู้บริหาร หัวหน้างาน จป.วิชาชีพ



ยุทธวิธี การสร้างความเข้มแข็ง "5ส 5ช"

ส : สารสนเทศ	ช : ชง
ส : สุดเสียง	ช : ชม
ส : สหสาขา	ช : เชื่อม
ส : ส่วนร่วม	ช : ช้อน
ส : สุดคุ้ม	ช : เช็ก

จังหวะที่ 2

ขั้นตอนการดำเนินงานของ "สถานประกอบการ"

- 1 การสร้างความเข้าใจกับผู้บริหารองค์กร
- 2 การจัดทำแผนบูรณาการที่เชื่อมโยง
กับนโยบาย
- 3 การทบทวนข้อมูลและการระดมสมอง
ในการแก้ปัญหา
- 4 การอบรมเพื่อส่งเสริมความรู้
ด้านความปลอดภัยทางถนน
- 5 การกำหนดมาตรการองค์กร และ
การกำหนดมาตรการเฝ้าระวัง
- 6 การส่งมอบแนวคิดขององค์กร
สู่พนักงาน
- 7 เริ่มปฏิบัติการตามมาตรการองค์กร
ที่กำหนดและเฝ้าระวัง
- 8 การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อ
การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
- 9 การประสานขอความร่วมมือ
จากภาคีภายนอก
- 10 การประชุมติดตามผลเพื่อใช้ข้อมูล
เชิงประจักษ์ในการนำมาสู่การแก้ไขปัญ
- 11 การถอดบทเรียนและจัดกิจกรรม
ถอดความรู้

แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการดำเนินงาน

01

แนวคิดกลยุทธ์และปฏิบัติการในงานส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่
ที่เน้นมิติทางสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่าง "กฎบัตรออตตาวา" (The OTTAWA Charter) ซึ่งเป็นกลยุทธ์สำคัญในการส่งเสริมสุขภาพในทุกมิติเพื่อให้มนุษย์เราสามารถใช้ศักยภาพของตนในการทำให้สุขภาพดีให้นานที่สุดในช่วงชีวิตซึ่งกฎบัตรออตตาวาบัญญัติว่า การส่งเสริมสุขภาพ หมายถึง กระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเพิ่ม สมรรถนะ ในการควบคุม และปรับปรุงสุขภาพของตนเอง ในการบรรลุซึ่งสุขภาวะอันสมบูรณ์ ทั้งทางร่างกาย จิตใจ และสังคม

02

แนวคิดการสร้างการมีส่วนร่วม

หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาคการนั้น International Association for Public Participation ได้แบ่งระดับของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น 5 ระดับ การร่วมให้ข้อมูลข่าวสาร การร่วมรับฟังความคิดเห็น การร่วมตัดสินใจ การให้ความร่วมมือ และการร่วมเสริมอำนาจแก่ประชาชน

โดยการมีส่วนร่วมเชิงสร้างสรรค์นั้น เป็นกระบวนการที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเข้าใจซึ่งกันและกัน ด้วยการสื่อสารสองทางอย่างทั่วถึงนำไปสู่ความเข้าใจ เรื่องสิทธิและหน้าที่ การเสียสละประโยชน์ส่วนตน เพื่อประโยชน์ส่วนรวม ด้วยเหตุนี้โครงการจึงมักจะเป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย ประหยัดค่าใช้จ่าย เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีการแบ่งภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ และเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาโครงการในด้านอื่นต่อไป

03

หลักการดำเนินงานตามแนวคิด “สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา”

การจัดการความรู้เพื่อเคลื่อนสิ่งยากโดยการจัดการให้มีการสร้างความรู้ และจัดการให้มีการเรียนรู้ร่วมกัน ที่เรียกว่า “การเรียนรู้ร่วมกันในการปฏิบัติ” ในการนี้ต้องมี “หน่วยจัดการความรู้ที่เป็นอิสระ” ที่จัดกระบวนการเรียนรู้ดังกล่าวข้างต้นที่ไม่มีผลประโยชน์แอบแฝงของใคร นอกจากผลประโยชน์ของส่วนรวมเท่านั้น ซึ่งสามมุม ประกอบด้วย

มุมที่ 1

การสร้างความรู้
ด้วยการวิจัยเพื่อหา
ความรู้ในการ
แก้ปัญหาสังคม
ที่ต้องการการวิจัย

มุมที่ 2

การเคลื่อนไหว
ทางสังคม
หมายถึงการที่สังคม
เข้ามาร่วมเรียนรู้
ร่วมนอก
ความต้องการ

มุมที่ 3

อำนาจรัฐหรือ
อำนาจทางการเมือง
เป็นผู้ใช้อำนาจ
รัฐบาลบริหารการใช้
ทรัพยากรของรัฐ
และเป็นผู้ออกกฎหมาย
มาบังคับใช้
ให้เป็นไปตาม
ความรู้นั้นๆ





04

ทฤษฎี INN การสร้างเครือข่าย

ทฤษฎี INN การสร้างเครือข่าย มีความหมายดังนี้ โดย I มาจากคำว่า Individual หรือปัจเจกบุคคลที่มีจิตสำนึกในศักดิ์ศรี และคุณค่าความเป็นคน N มาจากคำว่า Nodes หรือการรวมกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ร่วมกัน รวมตัวกันทำเรื่องดีๆ และ N มาจากคำว่า Networks หรือเครือข่ายเชื่อมโยงกัน ระหว่างบุคคลและเครือข่าย ทั้งนี้ INN เป็นโครงสร้างที่คนไทยทุกคน ทุกกลุ่ม ทุกองค์กร ทุกสถาบัน จะร่วมปฏิรูปประเทศไทย ทั้งที่แยกกันทำ และเชื่อมโยงกันทำให้เต็มประเทศก็จะสามารถทำเรื่องยากๆ ได้

05

หลักการดำเนินงาน PDCA

หลักการดำเนินงาน PDCA หรือที่เรียกว่าวงจรเดมิง (อังกฤษ: Deming Cycle) หรือวงจรชูฮาร์ต (Shewhart Cycle) คือ วงจรการควบคุมคุณภาพ ประกอบด้วย

- ❶ Plan (วางแผน) การวางแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ
- ❷ Do (ปฏิบัติตามแผน) การดำเนินการตามแผน
- ❸ Check (ตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน) การประเมินแผน
- ❹ Act (ปรับปรุงแก้ไข) การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผนเป็นการนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้าง หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ถืออยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบการดำเนินการใหม่ที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการในปีต่อไป

06

หลักการและแนวทางในการดำเนินงานของ สอจร. ประกอบด้วย หลักการดำเนินงาน 5ส.

- ① **สารสนเทศ (Information)** การพัฒนาและจัดการระบบข้อมูล ที่เอื้อประโยชน์กับการดำเนินงาน ที่จะชี้ให้เห็นถึงขนาดของ ปัญหา รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงตามเวลาของปัญหา
- ② **สุดเสียง (Priority)** การเลือกจากปัญหาสาเหตุที่สำคัญ มีความเสี่ยงสูงมาดำเนินการก่อน เป็นการให้ความสนใจเป็นพิเศษกับกลุ่มเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายมาก
- ③ **สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary)** การดำเนินงานต้อง ร่วมมือกันหลากหลายสาขาวิชาชีพ เพื่อร่วมกันป้องกันและ แก้ไขปัญหา จึงจะเกิดผลลัพธ์เห็นเป็นรูปธรรม
- ④ **สุดคุ้ม (Cost effective)** การเลือกมาตรการที่ดำเนินการที่ คุ้มค่า มีความเป็นไปได้
- ⑤ **มีส่วนร่วม คนในพื้นที่ชุมชนและภาคีคนทำงาน (Community participation)** มีส่วนร่วมในทุกกระบวนการทำงานเริ่มตั้งแต่ มีส่วนร่วมในการคิด วางแผน ดำเนินงานและประเมินผล

หลักการดำเนินงาน 5ข.

ประกอบด้วย การ เชื่อม คือ กระบวนการชักชวนภาคีคนทำงาน ให้ได้มารู้จักกัน “คนที่ใช่” สำหรับงานอุบัติเหตุ คนที่เกาะติดกับการ ทำงาน โดยใช้ข้อมูลหรือสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ ตามด้วย กระบวนการ ช้อน คือ กระบวนการสรุปประเด็นร่วมกันของภาคีเครือข่าย เมื่อได้ประเด็นแล้วเราจะ “ช้อน” ข้อมูลที่ใช่เข้ากระบวนการต่อไป คือ ชง หรือกระบวนการเสนอผลงานเพื่อขยายผล จากนั้นจะ เป็นการ ชม หรือการให้กำลังใจภาคีเครือข่ายที่ทำงานร่วมกัน โดยการ “ชื่นชม” ความสำเร็จ สุดท้าย เราจะ เช็ก หรือ การทำให้ เกิดกระบวนการตรวจสอบและประเมินผลการทำงานเป็นระยะๆ ตั้งแต่เริ่มดำเนินงาน จนสิ้นสุด

ตัวอย่างแบบฟอร์มสำรวจข้อมูล ก่อน - หลัง ดำเนินงาน

แบบสำรวจข้อมูลทั่วไป และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุฯ ของบุคลากรในองค์กร

☐ ก่อน ☐ หลังการดำเนินการ

วันที่สำรวจ

ชื่อหน่วยงาน

จังหวัด

ชื่อผู้สำรวจ

ตำแหน่ง

แผนก

รายละเอียด

จำนวน

จำนวนบุคลากร

1. เพศชาย
2. เพศหญิง

จำนวนยานพาหนะ

1. รถจักรยานยนต์ (คัน)
มี/ไม่มี พรบ. (คัน)
2. รถยนต์ (คัน)
3. ยานพาหนะขององค์กร - รถรับส่งพนักงาน รถตู้ ฯลฯ (คัน)
เขียนชนิดปริมักย (หน้า) (หลัง)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ☐ ก่อน ☐ หลังการดำเนินการ

4. จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ (ข้อมูลจาก HR)
เสียชีวิต ราย บาดเจ็บ ราย (ครั้ง)
สาเหตุจาก / (ราย)
5. จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในรถยนต์ (ข้อมูลจาก HR)
เสียชีวิต ราย บาดเจ็บ ราย (ครั้ง)
สาเหตุจาก / (ราย)
รวมจำนวนบุคลากรที่เสียชีวิต (ราย)
รวมจำนวนบุคลากรที่บาดเจ็บ (ราย)
6. หน่วยงานสูญเสียงบประมาณ อาทิ ชื่อของเยี่ยม ช่อมบำรุง
ค่าจ้างชดเชย / อบรมชดเชย ฯลฯ (บาท)

แบบสำรวจการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ผู้สำรวจ

แผนก

ขณะสำรวจ

() ก่อนดำเนินการ

() หลังดำเนินการ

วันเวลาที่สำรวจ

() 07:30 - 08:30 น.

() 16:30 - 17:30 น.

บริเวณที่สำรวจ

() ทางเข้าหน่วยงาน

() ทางออกหน่วยงาน

คำชี้แจง โปรดขีดเครื่องหมาย / ลงในช่องบันทึกตามจริงที่สังเกตได้

หมายเหตุ การสำรวจทั้งก่อนดำเนินการ และหลังดำเนินการ ให้ยืนที่จุดเดิม เวลาเดิม โดยยืนตรงมุมหนึ่งของถนนด้านหน้าหน่วยงาน นับเฉพาะรถจักรยานยนต์ ที่เข้าออกหน่วยงาน

ที่	การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่				การสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร			
	ชาย	หญิง	รัดคาง	ไม่รัดคาง	ชาย	หญิง	รัดคาง	ไม่รัดคาง
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								

ตารางสรุปจำนวนร้อยละของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย

สถานที่สำรวจ () ทางเข้า () ทางออก หน้าหน่วยงาน จังหวัด

วันที่สำรวจ (วันราชการ)

ช่วง เวลา	ผู้ใช้รถจักรยานยนต์									
	ผู้ขับขี่					ผู้ซ้อนท้าย				
	จำนวน ทั้งหมด	สวมฯรัดคาง จำนวน	สวมฯไม่รัดคาง จำนวน	ไม่สวม จำนวน	%	จำนวน ทั้งหมด	สวมฯรัดคาง จำนวน	สวมฯไม่รัดคาง จำนวน	ไม่สวม จำนวน	%
07.30 - 08.30										
16.30 - 17.30										

ผู้รายงาน วันที่

ตำแหน่ง

หมายเหตุ

อัตราส่วนส่วนทศของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ = จำนวนผู้ขับ + ผู้ซ้อนท้ายที่สวมพวคฯ รัดคางทุกเวลา x 100

จำนวนผู้ขับ + ผู้ซ้อนท้ายทั้งหมดทุกเวลา

แบบสำรวจการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์

ผู้สำรวจ

แผนก

ขณะสำรวจ

() ก่อนดำเนินการ

() หลังดำเนินการ

วันเวลาที่สำรวจ

() 07:30 - 08:30 น.

() 16:30 - 17:30 น.

บริเวณที่สำรวจ

() ทางเข้าหน่วยงาน

() ทางออกหน่วยงาน

คำชี้แจง โปรดขีดเครื่องหมาย / ลงในช่องบันทึกตามจริงที่สังเกตได้

หมายเหตุ การสำรวจทั้งก่อนดำเนินการ และหลังดำเนินการ ให้ยื่นที่จุดเดิม เวลาเดิม โดยยื่นตรงมุมหนึ่งของถนนด้านหน้าหน่วยงาน นับเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เข้าออกหน่วยงาน

ที่	ผู้ขับรถยนต์	ผู้ขับรถยนต์		ผู้โดยสาร			
				นั่งตอนหน้า		นั่งตอนหลัง	
		คาดฯ	ไม่คาดฯ	คาดฯ	ไม่คาดฯ	คาดฯ	ไม่คาดฯ
1	1. รถแท็กซี่						
2							
3							
1	2. รถบัส						
2							
3							
1	3. รถตู้						
2							
3							
							ไม่สำรวจ

ตารางสรุปจำนวนร้อยละของผู้ขับรถยนต์ ผู้โดยสารตอนหน้า
 และผู้โดยสารตอนหลัง ที่คาดและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

สถานที่สำรวจ () ทางเข้า () ทางออก หน้าหน่วยงาน จังหวัด
 วันที่สำรวจ (วันราชการ)

ช่วง เวลา	ประเภท รถ	จำนวน ทั้งหมด	ผู้ขับ				จำนวน ทั้งหมด	ผู้โดยสารตอนหน้า				จำนวน ทั้งหมด	ผู้โดยสารตอนหลัง			
			คาดฯ	%	ไม่คาดฯ	%		คาดฯ	%	ไม่คาดฯ	%		คาดฯ	%	ไม่คาดฯ	%
07.30 - 08.30	รถยนต์															
	รถจักรยานยนต์															
	รถบรรทุก															
16.30 - 17.30	รถยนต์															
	รถจักรยานยนต์															
	รถบรรทุก															

ผู้รายงาน วันที่
 ตำแหน่ง

หมายเหตุ
 อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับและผู้โดยสารทุกตำแหน่ง = $\frac{\text{จำนวนผู้ขับคาดเข็มขัด} + \text{ผู้โดยสารคาดเข็มขัด}}{\text{จำนวนผู้ขับ} + \text{จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด}} \times 100$

รศกฤตประเทภ

